

CAZON
DT710
-A56



Ontario Highway Transport Board
Annual report

1997



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116520115>

CAZON
DT71D
- A56

Government
Publications



Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 1997

Table Of Contents

The Board and its Members	1
Message from the Chair	2
Organization Chart	3
Accounts Receivable 1997	4
Special Authorities Processed	5
Applications Received	6
Applications Received by Region	7
Summaries - Reasons for Decision	8 - 22

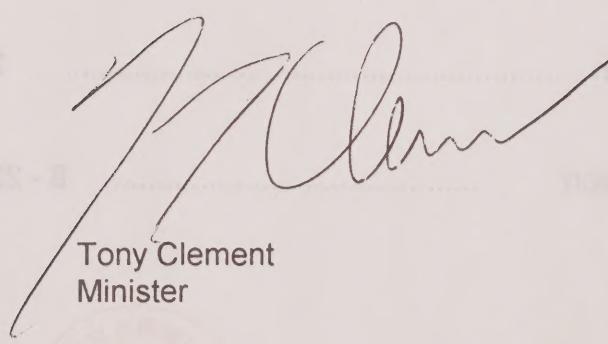


To: The Honourable Hilary M. Weston,
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1997.

Respectfully submitted,

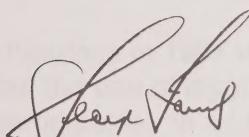

Tony Clement
Minister

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

To: The Honourable Tony Clement, Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1997.

Respectfully submitted,



George Samis
Chair

The Board and its Members

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990, Chapter P.54 and the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S. C. Chapter 35, as amended by R.S. 1989, Chapter 29, the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

Members of the Board (as of December 31, 1997)

George Samis	Chair	Newburgh
Baljinder S. Gill	Member	Ottawa

Message from the Chair

In 1997, the Board's primary focus was the adjudication of applications pursuant to sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act, namely the powers of review and of sanctions. There were fewer oral hearings involving the traditional test of public necessity and convenience as the majority of applications seeking new charter authority or extended authority were resolved by written hearings or were un-opposed. The motor coach industry in Ontario is self-regulating in that it is the carriers themselves who must initiate an action by the Board. Sections 10 and 11 applications in 1997 tended to come from regional or smaller carriers who reported illegal operations by other carriers in their area of licensed authority and in many cases, the alleged violators were unlicensed carriers who, subsequent to the hearing, made an application to obtain the proper licence authority.

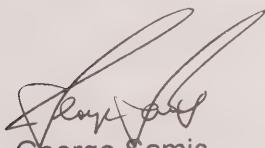
The actions by the Legal Services Branch of the Ministry of Transportation to collect outstanding amounts owed by carriers to the Crown judged to be operating illegally is certainly welcomed by the Board, although it should be stated that the vast majority of carriers who were assessed costs have been co-operative and have paid their costs in full.

The Board continues to be almost self-financing and the staff is part-time.

Serving the public in a friendly, efficient and prompt manner continues to be a top priority with the Board and I am proud of our record in 1997 in this regard.

Oral hearings in 1997 were disposed of expeditiously and most were conducted without the use of legal counsel, which substantially reduced the over-all costs for the participants. In addition, the Board continued its policy of rendering its decisions as expeditiously as possible with the result that most written decisions were issued within one week of the hearing date.

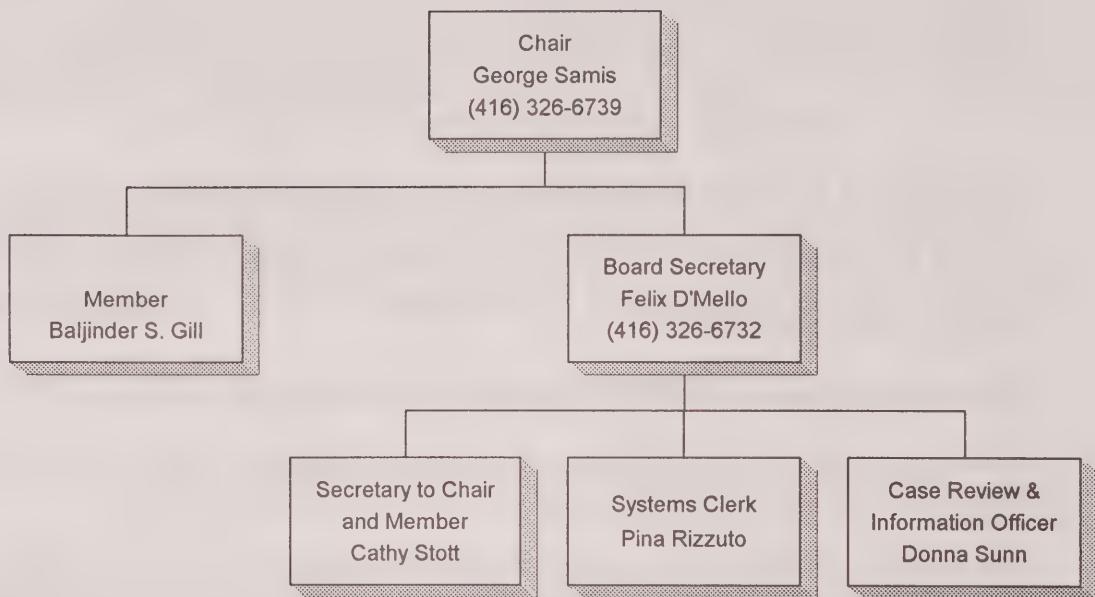
I would expect that this trend towards review and sanction hearings will continue in 1998 and I believe the Board can serve the public interest in helping to ensure that motor coach operators in Ontario operate legally and safely as the industry continues to grow so that the users and the providers of inter-city transportation will both benefit.



George Samis
Chair

Organization Chart

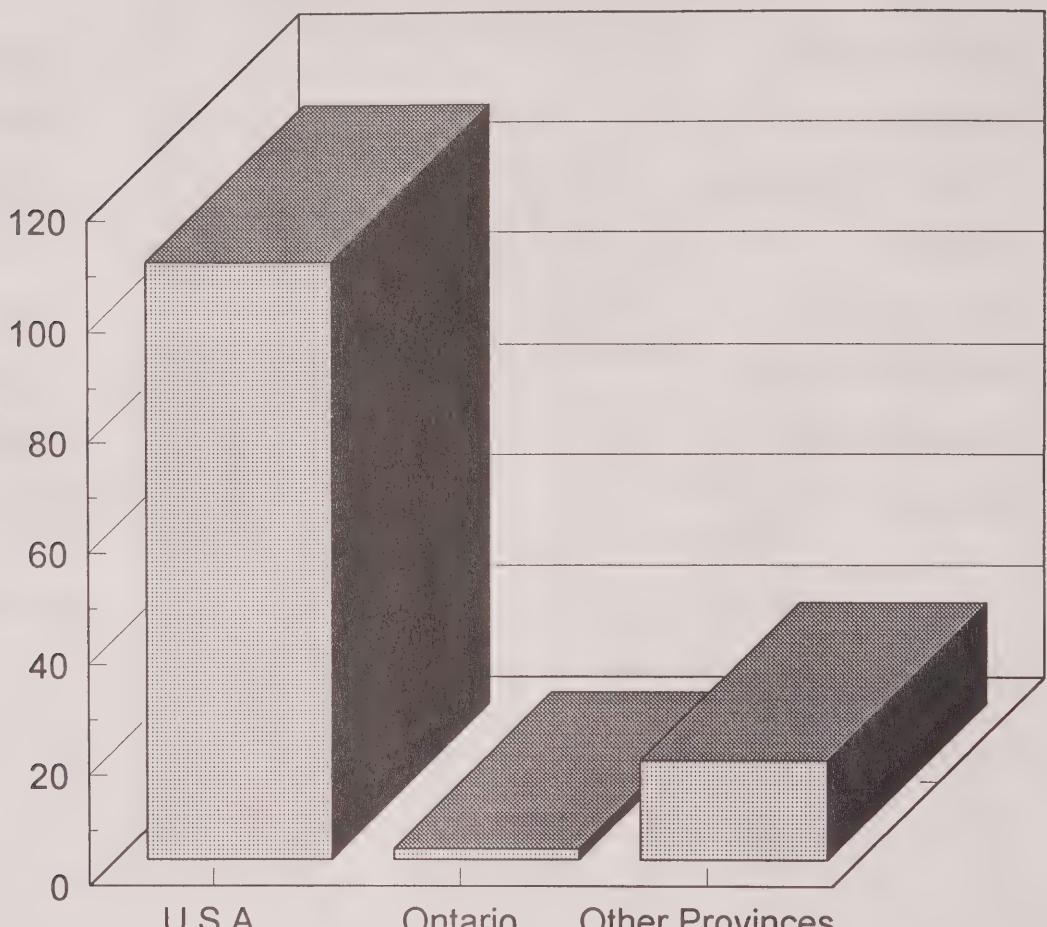
(AS OF DECEMBER 31, 1997)



Accounts Receivable 1997

Application Fees	\$78,915.00
Court Costs	30,695.00
Credits & U.S. Exchange	8,929.73
Subpoenas	80.00
Tapes of Hearings	560.00
Photostats & Licences	425.00
Special Authorities	16,980.00
Objections	15,050.00
Net Revenue	<u>151,634.73</u>

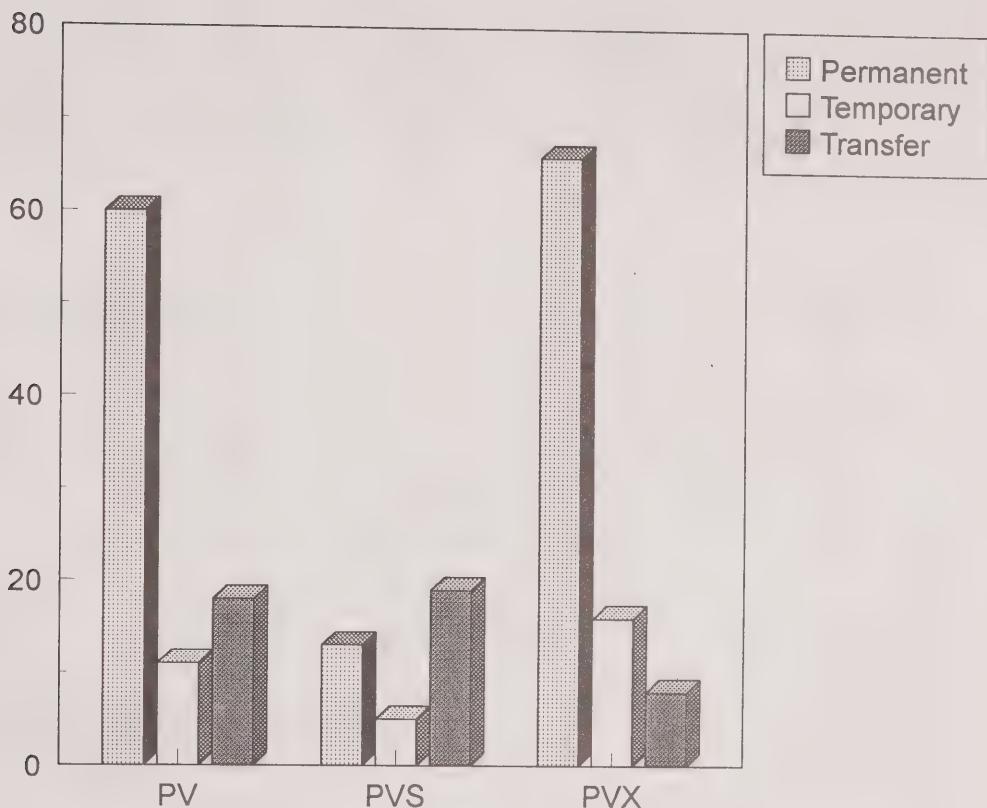
Special Authorities Processed



APPLICANT'S HOME BASE

U.S.A.	101
Ontario	3
Other Provinces	20
Total	<u>124</u>

Applications Received



Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	60	13	66	139
Temporary	11	5	16	32
Transfer	18	19	8	45
TOTAL	89	37	90	<u>216</u>

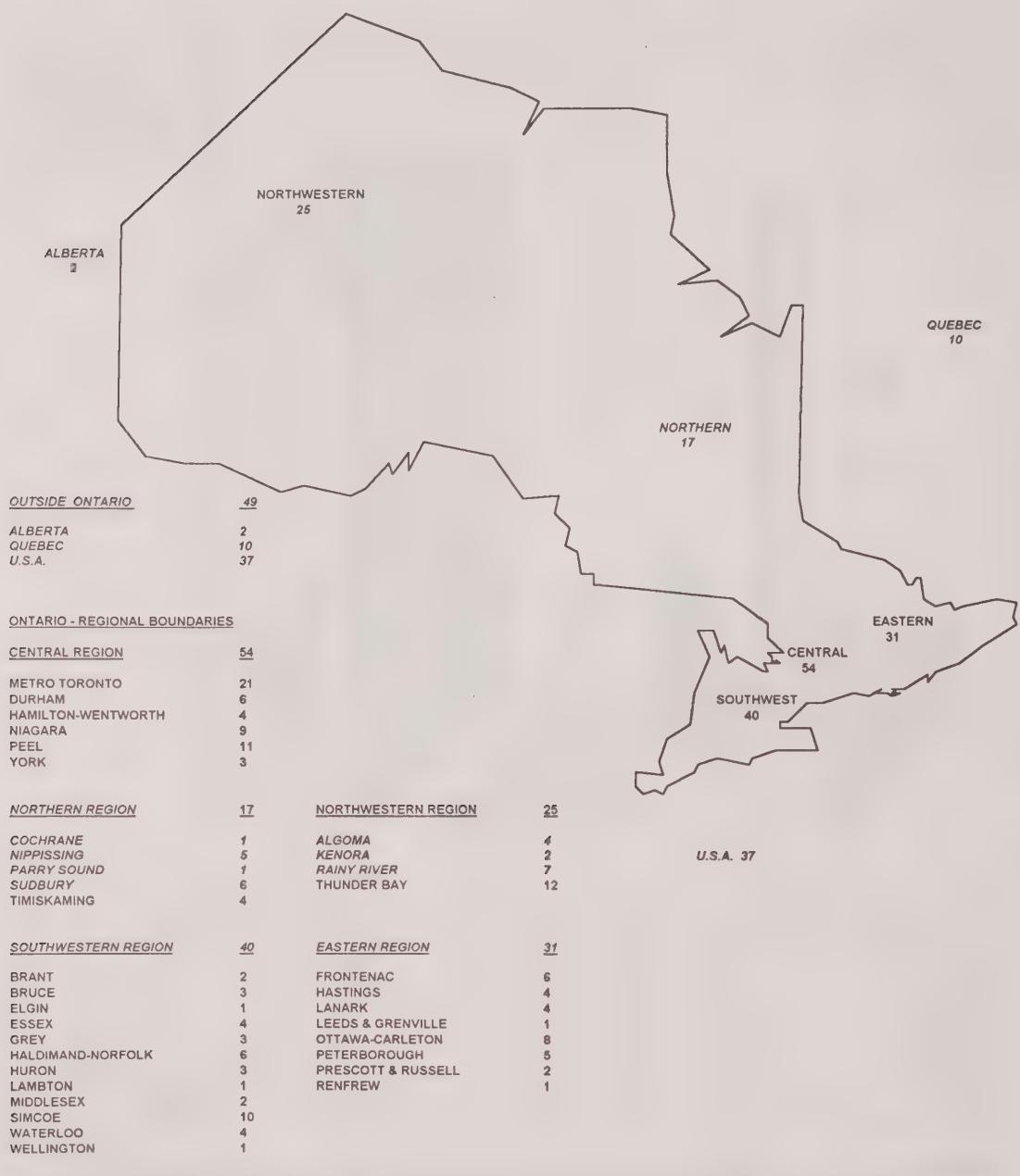
Legend:

PV Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking)

PVS Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY

PVX Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Applications Received by Region



The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act. These applications are complaints by interested persons, alleging violations of the Public Vehicles Act as Amended and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend, impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Trentway-Wagar Inc.
Peterborough, Ontario

File #14198-Re

Complaint: Operating in contravention of its operating authorities.

Complainant: Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$1950.00
	To Greyhound	\$5000.00

Penetang Midland Coach Lines Limited
Midland, Ontario

File #18701-Re1

Complaint: Operating in contravention of its operating authority.

Complainant: Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$1400.00
	To ONTC	\$3900.00

C. Seely's Bus Lines Ltd.
Prescott, Ontario

File #25703-Re

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.

Complainant: R. A. Howard Bus Service Ltd. ("Howard")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed: To the Board \$1900.00
To Howard \$400.00

Walsh Transportation Ltd. File #05540-Re
Haileybury, Ontario

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Palangio Enterprises (1982) Limited ("Palangio")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed: To the Board \$1925.00
To Palangio \$800.00

Fort Frances-Rainy River Board of Education File #31813-Re
Fort Frances, Ontario

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Asselin Transportation and Storage Limited ("Asselin")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed: To the Board \$500.00
To Asselin \$400.00

L.B. Pearson International Limousine Holdings Inc. ("L.B.P.") File #44820-Re
Mississauga, Ontario

Complaint: Operating contrary to its operating authority.

Complainant: P.W. Transportation Ltd ("P.W.")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed: To the Board by L.B.P. \$850.00
To the Board by P.W. \$850.00

Transtario Bus Lines Inc.
Peterborough, Ontario

File #29214-Re

Complaint: Operating without a proper authority.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$1500.00
	To Trentway	\$3000.00

Carmencita Amascual
Montreal, Quebec

File #45476-Re

Complaint: Operating without a proper authority.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$250.00
	To Trentway	\$500.00

Amica Inc. and Karim A. Issa
Montreal, Quebec

Files #45494-Re
45470-Re

Complaint: Operating without a proper authority.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
No costs assessed

Atlas Tours
Montreal, Quebec

File #45471-Re

Complaint: Operating without a proper authority.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:	To the Board	\$250.00	
	To Trentway	\$500.00	
Brenda Densmore Hamilton, Ontario			<u>File #45473-Re</u>
Complaint:	Operating without a proper authority.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:	To the Board	\$250.00	
	To Trentway	\$500.00	
Nunez Victor Orlando Melendez Rexdale, Ontario			<u>File #45488-Re</u>
Complaint:	Operating without a proper authority.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:	To the Board	\$100.00	
Hector E. Obando and Elsa M. Obando Montreal, Quebec			<u>Files #45482-Re</u> <u>#45493-Re</u>
Complaint:	Operating without a proper authority.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:	To the Board	\$400.00	
	To Trentway	\$500.00	

111223 Ontario Inc. and Muhammad Anwar Hussain
Toronto, Ontario

Files #45478-Re
#45479-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$500.00
	To Trentway	\$14,500.00

Lewis Piedmont
Montreal, Quebec

File #45485-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$250.00
	To Trentway	\$500.00

Attridge Transportation Inc.
Waterdown, Ontario

File #44264-Re1

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision: Ordered to stop the service immediately and intra and extra-provincial operating licences suspended for 15 days.

Costs assessed:	To the Board	\$1000.00
	To Trentway	\$7500.00

Maxsavers International Tours Inc.
Scarborough, Ontario

File #45510-Re

Complaint: Arranging transportation by an unlicensed carrier.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$500.00
	To Trentway	\$500.00

Wills Motors Limited
Binbrook, Ontario

File #20178-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision: Stop the service immediately and operating licences amended to indicate that they will be suspended or cancelled should the licensee continue to operate without the proper authorities.

Costs assessed:	To the Board	\$1000.00
	To Trentway	\$2500.00

Les Autobus Deshaies Ltee
Laval, Quebec

File #20143-Re1

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Penetang Midland Coach Lines Limited ("PMCL")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$250.00
	To PMCL	\$400.00

Carleton Bus Lines (2000) Ltd.
Kinburn, Ontario

File #45435-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Penetang Midland Coach Lines Limited ("PMCL")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$250.00
	To PMCL	\$400.00

Olde Town Toronto Tours Limited
Etobicoke, Ontario

File #45250-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$800.00
	To Trentway	\$1000.00

Dallas Equipment Service Ltd.
Brampton, Ontario

File #45547-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: A.Z. Bus Tours Inc. ("A.Z.")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$750.00
	To A.Z.	\$400.00

Ottawa Tours Inc.
Ottawa, Ontario

File #45529-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Carleton Bus Lines (2000) Limited ("Carleton")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$2800.00
	To Carleton	\$1000.00

Ottawa Tours Inc.
Ottawa, Ontario

File #45529-Re1

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Carleton Bus Lines (2000) Limited ("Carleton")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$3882.00
	To Carleton	\$4000.00

Black Jack Limousines
Orillia, Ontario

File #45559-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: John Bull

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed:	To the Board	\$500.00
------------------------	--------------	----------

Moira Charter and Tours Inc.
Madoc, Ontario

File #34412-Re

Complaint: Operating without a proper authority.

Complainant: Quinte Van Airport Services ("Quinte")

Decision: Ordered to stop the service immediately.

Costs assessed: To the Board \$900.00

Summaries - Reasons for Decision

The following summaries of applications adjudicated by the Board in the 1997 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, tel. (416) 326-6732.

Legend:

Scheduled Service:

A bus transportation service for which an application or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

Chartered Trip: A bus transportation service exclusively for a group of persons.

Applicant: Urban Ventures Inc. File #45450
East St. Paul, Manitoba

Application: An intra-provincial application to transport employees of Canadian Pacific Limited ("C.P. Rail") on a chartered trip from Thunder Bay, Kenora, White River, Schreiber and Ignace in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers.

Respondent: Purdy's Transportation Ltd.

Issues: Transportation services from Kenora, Ignace and Thunder Bay were not opposed. Transportation services from Schreiber and White River were the focus of the hearing.

The applicant's fleet consisted of eight seven passenger and four eleven passenger vans. It was operating on a temporary authority originating charters from Ignace, Kenora and Thunder Bay. The applicant was also operating in mini-vans in the Schreiber-White River corridor but would switch to eleven passenger vans if licensed by the Board. An officer of C. P. Rail testified in support of the application citing the need for a high quality, dependable service at competitive prices. He stressed the need for greater competition among carriers and the opportunity to have a greater latitude in negotiating prices.

The respondent testified that he had been serving C. P. Rail since 1990 between Chapleau, Cartier, White River and also between White River and Schreiber. He testified that he was not given the opportunity to tender for the transportation service in question and that he was ready, willing and able to provide the service and to modernize his fleet if so required.

Decision:

The unopposed parts of the application were granted. The Board was concerned about C. P. Rail not giving Purdy an opportunity to tender for the contract even though they had no complaints about Purdy's service. The Board expressed concern that both Urban Ventures and C. P. Rail had been violating sections of the Public Vehicle Act when Urban was operating with no authority. The Board granted the westbound and northbound movements from Schreiber as Purdy was not licensed to do that but denied the eastbound movements from Schreiber.

<u>Applicant:</u>	<u>944764 Ontario Limited</u> Windsor, Ontario	<u>File #44936-F</u>
Application:	An extra-provincial application to delete a fifteen passenger vehicle restriction on its licence.	
Respondents:	Transit Windsor J. I. DeNure (Chatham) Ltd.	
Issues:	Executives from three corporations testified in support of the application seeking an exclusive type of service that was not currently available.	
	The respondents testified that they were currently licensed to do the service and granting the application would have a financial impact on their operations.	
<u>Decision:</u>	The Board concluded that the applicant had met the statutory test of public necessity and convenience. The Board felt that there would be minimal impact on the respondent's operation because of the type of vehicles to be used and the clients to be served. The application was granted limiting the vehicles to a maximum seating capacity of 24 passengers.	

<u>Applicant:</u>	<u>Stephane Talbot and Darryl Foulkes</u>	<u>File #45509</u>
	North Bay, Ontario	
<u>Application:</u>	An intra-provincial application for chartered trips from points in the District of Nipissing in vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers.	
<u>Respondents:</u>	Brownway Bus Lines Ltd. Alouette Bus Lines Ltd. East Ferris Bus Lines Ltd. 1019144 Ontario Inc. 1124593 Ontario Inc.	
<u>Issues:</u>	A total of six witnesses testified in support of the application. A need was expressed for transportation to casinos, Toronto, weddings, anniversaries, etc. and in some situations requiring top of the line vehicles. The respondents in their testimony argued that there are a substantial number of licensed carriers ready, willing and able to provide the service and licensing an additional carrier would have an adverse impact on their operations.	
<u>Decision:</u>	The Board concluded that of the six witnesses that testified, only two expressed any need for the applied for service. The other witnesses supported a service within a municipality which is outside the Board's jurisdiction, or they had very infrequent needs or the evidence was compromised or self-serving. The application was denied for failure to meet the test of public convenience and necessity.	
<u>Applicant:</u>	<u>Trentway-Wagar Inc.</u>	<u>File #14198-B23</u>
	Peterborough, Ontario	
<u>Application:</u>	An intra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Toronto and Peterborough via Highways 401 and 115.	
<u>Respondent:</u>	Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")	
<u>Issues:</u>	The applicant Trentway-Wagar ("Trentway") is a large, diversified inter-city carrier operating 147 Class "A" coaches, 175 school buses and 32 transit vehicles. Trentway claimed that it is now the largest inter-city carrier in Ontario.	

On the basis of a Court decision, Trentway provided a service between Peterborough and Toronto but this authority was subsequently rescinded by the Board. Trentway has continued to provide this service free of charge to the passengers.

During the period that Trentway believed it was "authorized" to provide the service, it ran seven daily departures from Peterborough with an equivalent service from Toronto. Trentway's fares were significantly less than Greyhound's and it offered monthly passes, used 55 passenger vehicles and introduced a major marketing program to serve commuters, students, seniors and day trippers.

Fourteen witness testified in support of the application and all but one of them were commuters. The witnesses supported Trentway's lower fares, its special fare packages and monthly passes and its modern equipment. The convenience of being discharged at Scarborough Town Centre, of being picked up at a commuter parking lot, the newness and cleanliness of the coaches, the courteous attitude of the drivers and the attractiveness of departure times from Toronto were also cited by the public witnesses. Trentway alleged that Greyhound is insensitive to public needs, unimaginative in stimulating the market, uninterested in offering special fare packages and promoting its services.

The respondent, Greyhound is a large carrier operating a fleet of 359 Class "A" highway coaches across Canada. Greyhound currently operates nine departures daily from Peterborough commencing at 6:00 a.m. and a final departure at 22:00 p.m. Greyhound committed itself to maintaining its current frequency of service and rate levels to January 1, 1998. It claimed that it also made seven daily stops at The Scarborough Town Centre. Greyhound stated that it used Prevost A-345's, MCI-102's and other MCI model buses with an average age of seven years and with respect to their state of cleanliness, Greyhound stated that it maintained the current industry standards and that it was a leader in this regard.

With respect to fares, Greyhound stated that it had imposed a 3.5% national increase in 1994, and three other subsequent increases. Greyhound's rates today match those offered by Trentway to ensure that it maintains its market share even though they were allegedly non-compensatory. It also offered flexible rates to frequent travellers and student and senior discounts.

Greyhound vigorously contended that Trentway's fares were not compensatory, that its calculations were flawed and that it was not possible to make a profit at its current level of fares in the Peterborough or St. Catharines corridors. Greyhound alleged that Trentway's entry into the Peterborough market had impacted them severely with a resulting decline in ridership. It alleged that if Trentway were to be granted a licence, Peterborough would have twice the service it currently gets but there was no population or economic basis to sustain such a level of service at the current rates.

Greyhound indicated that this service would be twice that currently offered in the Montreal-Toronto or Kingston-Toronto corridors which have greater populations in comparison to Peterborough-Toronto. Greyhound alleged that the public support for the application was primarily based on price and this in itself showed no evidence of stimulating new markets. It contended that the witnesses were in the main commuters only and there were no witnesses from seniors, students and day trippers (three groups that Trentway indicated were essential to the Peterborough market) in support of the application. Greyhound further alleged that there was virtually no evidence of need from Toronto and that it met the needs of all the witnesses that testified.

Decision:

The Board emphasized that it would consider the evidence of the public witnesses as the main basis for its decision. The Board stated that Peterborough was presently getting an early morning, mid-morning, noon hour, mid-afternoon, late afternoon, supper hour and early evening hours service. It heard no substantive evidence that this service did not meet the public need. The Board believed Greyhound when it indicated that it would not alter its current rates or service until January 1, 1998, even though the Board had serious reservations that the Peterborough market could sustain two carriers operating in this corridor at these rate levels. Peterborough had not experienced any significant growth population rate in the last decade. The Board questioned the absence of witnesses from seniors, day trippers and students in support of the application in spite of being assured by the applicant that the application would be supported by people in these various groups.

The Board concluded that the onus was on the applicant to prove the statutory test of need and convenience and in that it had failed. The Board felt that Greyhound is both willing and able to effectively serve the transportation needs of the residents of Peterborough. The application was denied.

<u>Applicant:</u>	<u>McCoy Travel Limited</u> Kingston, Ontario	<u>Files #45538</u> <u>#45538-A</u>
Applications:	Intra and extra-provincial applications for chartered trips from the Counties of Frontenac and Lennox-Addington in two Class "A" vehicles.	
Respondents:	James M. Regan Franklin Coach Lines Limited	
Issues:	McCoy Travel Limited ("McCoy") is a Kingston based operator licensed to provide charters from the Counties of Frontenac and Lennox-Addington in Class "D" vehicles.	
	These applications were to enable McCoy to add two Class "A" vehicles which would enable it to provide a full range of equipment to its customers. Seventeen witnesses testified in support of the application stating that they had used the services of McCoy and enjoyed the services but wanted highway coaches for their comfort, ie: washroom facilities and less restrictive seats. Some of the witnesses had also used the services of the respondents.	
	Michael Regan, (one of the respondents), testified that he operates three Class "A" vehicles and had experienced an 18.5% decline in business in 1996 and that 1997 was going to be worse. The decline, he felt was due to widespread layoffs in the Kingston area and the growth of the mini-coach segment in the market place. Monte Smith of Franklin Coach Lines Limited ("Franklin") testified that it operated 12 Class "A" coaches and they were currently experiencing the lowest rate of equipment usage in several years. Franklin felt that granting the applications would have a serious financial impact on its operations.	
	Counsel for the respondents pointed out to the Board that the applicant's record of illegal operations raised serious questions as to the applicant's fitness to hold a licence.	
<u>Decision:</u>	The Board concluded that the public evidence indicated convenience but little actual need. The witnesses did not show a need that could not be met by existing licensed carriers. There was no evidence as to shortage of equipment, complaints of the service of the respondents, unfair pricing or lack of pricing competition. The fact that the applicant has a record of illegal operations the Board felt was unacceptable and indefensible. The applications were denied.	

Décision:

Le procurer des opposants a fait remarquer à la Commission que le dossier d'opérations illégales de la demanderesse a soullevé des questions sérieuses relatives à l'aptitude de la demanderesse de détenir un permis. La Commission a concilié que la preuve présentée de la part du public a démontré la commodité mais très peu de besoin présent. Les témoins n'ont pas démontré un besoin qui ne pouvait être comblé par les transporteurs actuels. Aucune preuve n'a été présentée relativement au manque d'équipement, aux problèmes avec le service compétition dans les prix. Le fait que la demande ait un passé d'opérations illégales était inacceptable et indéfendable. Les demandes ont été rejetées.

que d'accorder les demandes aurait un effet financier sérieux sur ses opérations.

Michael Regan (représentant l'opposant James M. Regan) a témoigné qu'il opère trois véhicules de catégorie "A" et qu'il a vécu un déclin de 18,5% dans son entreprise en 1996 et que 1997 était pour l'opposant James M. Regan (représentant l'opposant James M. Regan) une année de stagnation. Michael Regan a également déclaré que les deux véhicules de la compagnie ont été vendus au cours de l'année 1997.

Ces demandes ont été déposées de façon à permettre à McCoy Travel Limited ("McCoy") d'ajouter deux véhicules de catégorie "A" et de lui permettre d'offrir une gamme complète d'équipement à ses clients. Dix-sept personnes ont témoigné au support de la demande déclarant qu'ils avaient utilisé les services de McCoy et qu'ils avaient beaucoup apprécié le service offert mais qu'ils voulaient des autobus plus confortables, avec des toilettes et des sièges moins restrictifs. Certains témoins ont aussi utilisé les services des opposantes.

McCoy Travel Limited ("McCoy") est un transporteur basé à Kingston et qui présente déjà un permis de transport limité à deux véhicules de catégorie "D".

James M. Regan a également déposé une demande pour ajouter deux véhicules de la compagnie à sa flotte actuelle.

Demandes de permis de transport limité intra et extra-provincial à partir des comtés de Frontenac et de Lennox-Addington et limité à l'utilisation de deux véhicules de catégorie "A".

La Commission a conclu que le fardeau reposait sur la nécessité publique et qu'elle a failli. La Commission a conclu que la demande réresse de prouver le test statutaire de commodité et de efficacité des besoins en transport des résidents de Peterborough. La demande a été rejetée.

La partie de témoins représentant les groupes suivants : personnes âgées, de passagers journaliers et d'étudiants malgré le fait que la demande réresse à l'inverse la demande serrait supportée par des témoins représentant ces groupes.

Questions:

Opposants:

Demandes:

Demandeur:

La Commission a souligné qu'elle considérait la preuve des témoins provenant du public comme étant la base principale de sa décision. La Commission a déclaré que Peterborough était présentement desservi par un horaire de départs assortis: tout le matin, l'avant-midi, à midi, au milieu de l'après-midi, enfin d'après-midi, à l'heure du souper et tot dans la soirée. Elle n'a pas entendu de preuve substantielle que ce service ne rencontrait pas les besoins du public. La Commission a cru Greyhound lorsqu'e il compagne à indiquer qu'elle maintiendrait ses taux actuels jusqu'au 1^{er} janvier 1998, malgré que la Commission soit dès réserves due le marché de Peterborough puisse soutenir deux transporteurs opérant dans ce corridor et aux taux actuels. Peterborough n'a pas eu de croissance significative de population au cours des dernières années.

Decision:

Greyhound a indiqué que le service offre et deux fois le niveau présentement offert dans les corridors Montréal - Toronto ou Kingston - Toronto qui ont des populations plus importantes comparativement au corridor Peterborough - Toronto. Greyhound a allégué que le support du public pour la demande était simplement basé sur les prix que cela ne démontrait pas des nouveaux marchés en développement. Elle a soutenu que les témoins étaient pour la plupart des passagers journaliers se rendant à leur travail et qu'il y avait pas de personnes âgées, des étudiants ou des passagers se rendant à Toronto pour la journée seulement (trois groupes que Trenway considérait comme essentielle au marché de Peterborough). Greyhound a également déclaré que le seul moyen de répondre à la demande était d'ouvrir une ligne entre Peterborough et Ottawa. Greyhound a également déclaré que la compagnie n'a pas de bus de taille suffisante pour faire le trajet entre Peterborough et Ottawa.

Relativement aux taux, Greyhound a déclaré qu'elle a introduit une hausse nationale des taux de 3,5% en 1994 et par la suite trois autres augmentations ont été introduites. Les taux de Greyhound présentent chargés sont équivalents à ceux offerts par Trentway qui présente également des taux équivalents à ceux offerts par Greyhound. Les deux compagnies soutiennent que leurs tarifs sont basés sur les coûts de production et non sur les profits. Elle a aussi offert des taux flexibles aux voyageurs fréquents, aux étudiants et aux personnes âgées. Greyhound a également soutenu que les tarifs de Trentway ne sont pas compensatoires, que ses calculs sont erronés et qu'il n'est pas possible de faire un profit au niveau actuel des taux dans les corridors de Peterborough ou de St. Catharines. Greyhound a allégué que l'entrée de Peterborough dans le marché de Peterborough a eu un effet sévère avec pour résultat un déclin dans le niveau des passagers. Il a aussi déclaré que si un permis était accordé à Trentway, Peterborough aurait deux fois le niveau de service actuel mais qu'il y a pas de population ou de base économique pour supporter un tel niveau de service aux actuelles.

Le demandeur de la compagnie "Trentway-Wagar Inc." (« Trentway ») est un transporteur inter-urbain important et diversifié opérant 147 autobus de catégorie "A", 175 autobus scolaires et 32 véhicules de transport urbain. Trentway proclame qu'elle est maintenant le plus gros transporteur inter-urbain en Ontario. En se basant sur une décision de la Cour, Trentway a donné un service entre Peterborough et Toronto mais ce privilège a été par la suite annulé par la Commission. Trentway a continué à donner le service mais gratuitement.

Questions:

Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	
Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")	Une demande de permis intra-provincial permettant le transport sur horaire entre Toronto et Peterborough en utilisant l'autoroute 401 et la route 115.	Trentway-Wagar Inc.	La demande a été rejetée pour défaut de remplir le test de nécessité et de commodité publiques.	Peterborough, Ontario	La Commission a conclu que seulement deux témoins qui ont témoigné ont exprimé un besoin pour le service faisant l'objet de la demande. Les autres témoins ont supporté un service municipal qui se situait exclusivement à l'intérieur des frontières d'une municipalité qui est demandée. Les autres témoins ont déclaré que la preuve offerte était intéressante mais peu fréquente ou que la preuve offerte était intéressante.	La Commission a conclu que seulement deux témoins qui ont témoigné ont exprimé un besoin pour le service faisant l'objet de la demande. Les autres témoins ont supporté un service municipal qui se situait exclusivement à l'intérieur des frontières d'une municipalité qui est demandée. Les autres témoins ont déclaré que la preuve offerte était intéressante mais peu fréquente ou que la preuve offerte était intéressante.	Le service et qu'accorder un permis additionnel aurait un effet négatif sur leurs opérations.	Les opposantes ont témoigné du fait qu'il y avait un nombre substantiel de transporteurs privés, capables et qui voulait donner l'expression.	La Commission a conclu que seulement deux témoins qui ont témoigné ont exprimé un besoin pour le service faisant l'objet de la demande. Un total de six personnes ont témoigné au support de la demande.	Un besoin pour un service de transport pour aller aux casinos, à Toronto, à des marigages, anniversaires et dans certaines situations.
Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	Opposantes:	
North Bay, Ontario	utilisant des véhicules ayant une capacité maximale assise de 12 passagers.	Stephane Talbot et Darrel Foulkes	être accordée limitant les véhicules utilisés à une capacité maximale assise de 24 passagers.	North Bay, Ontario	Une demande de permis intra-provincial permettant le transport noliné à partir de différents points dans le district de Nipissing	Une demande de permis intra-provincial permettant le transport	Une demande de permis intra-provincial permettant le transport	Une demande de permis intra-provincial permettant le transport	Une demande de permis intra-provincial permettant le transport	
Dossier #45509	Dossier #14198-B23	Trentway-Wagar Inc.	et être accordée limitant les véhicules utilisés à une capacité maximale assise de 24 passagers.	Dossier #124593	Aloette Bus Lines Ltd.	Brownaway Bus Lines Ltd.	East Ferris Bus Lines Ltd.	1019144 Ontario Inc.	1124593 Ontario Inc.	
Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	Demandeur:	
Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	Demandeur:	Demande:	

La Commission a conclu que la demande réresse avait rempli le test statutaire de nécessité et commodité publiques. Il a semblé à la Commission que l'impact sur les opposantes serait minimal à cause du type de véhicules utilisé et des clients desservis. La demande a été statutaire de nécessité et commodité publiques.

Décision:

Les opposantes ont témoigné qu'elles détenaient présentement un permis permettant de donner le service et qu'accorder la demande aurait un impact financier sur leurs opérations.

Des cadres supérieurs de trois corporations ont témoigné au support de la demande recherchant un service exclusif qui n'est pas présentement offert.

Questions:

J.J. Denure (Chatham) Ltd.
Transit Windsor

Opposantes:

Une demande de permis extra-provincial afin d'éliminer la restriction de n'utiliser que des véhicules ayant une capacité maximale de 15 passagers.

Demande:

Windsor, Ontario
Dossier #44936-E

Demandeur:

Les portions qui n'ont pas reçu d'opposition ont été accordées. La Commission s'est dit préoccupée du fait que CP Rail n'a pas donné l'opportunité à Purdy de présenter une soumission même si CP Rail n'avait pas à se plaindre du service donné par Purdy. La Commission a également déclaré que le service donné par Purdy devrait être continué à Purdy de présenter une soumission même si CP Rail n'a pas donné l'opportunité de présenter une soumission.

Décision:

L'opposante a témoigné du fait que depuis 1990 elle a fourni le service au CP entre Chappleau, Cartier, White River et aussi entre White River et Schreiber. Elle a témoigné qu'en ne lui a pas donné l'opportunité de présenter une soumission pour le service de transport en question et qu'elle était prête, qu'elle voulait et était capable de fournir le service et de moderniser sa flotte si cela est nécessaire.

La grande compétition entre les transporteurs et l'opportunité d'avoir une étant à un prix compétitif. Il a mis l'emphasis sur le besoin d'une plus grande latitude pour négocier les prix.

Dossier #45435-Re	Careton Bus Lines (2000) Ltd.	Kinburn, Ontario	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Plaignant: Penetanguish-Midland Coach Lines Limited ("PMCL")	Décision: La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.	Frais à être payés: A la Commission 250.00\$	A PMCL 400.00\$
Dossier #45250-Re	Old Town Toronto Tours Limited	Etobicke, Ontario	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	Décision: La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.	Frais à être payés: A la Commission 800.00\$	A Trentway 1000.00\$
Dossier #45547-Re	Dallas Equipment Service Ltd.	Brampton, Ontario	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Plaignant: A.Z. Bus Tours Inc. ("A.Z.")	Décision: La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.	Frais à être payés: A la Commission 750.00\$	A A.Z. 400.00\$

Dossier #45510-Re	Maxsavars International Tours Inc.	Scarborough, Ontario	Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Dossier #20178-Re	Willis Motors Limited	Binbrook, Ontario	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Frais à être payés: A la Commission 500.00\$
Dossier #20143-Re	Les Autobus Deshaies Ltee	Laval, Québec	Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement et les permis détenu par la compagnie ont été modifiés afin d'indiquer qu'ils continuent d'opérer sans les permis appropriés.
Dossier #20143-Re	Les Autobus Deshaies Ltee	Laval, Québec	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Frais à être payés: A la Commission 1000.00\$
Dossier #20143-Re	Les Autobus Deshaies Ltee	Laval, Québec	Plaignant: Penetang-Middleland Coach Lines Limited ("PML")	Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Dossier #20143-Re	Les Autobus Deshaies Ltee	Laval, Québec	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Frais à être payés: A la Commission 250.00\$
Dossier #20143-Re	Les Autobus Deshaies Ltee	Laval, Québec	Plaignant: Penetang-Middleland Coach Lines Limited ("PML")	Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Dossier #20143-Re	Les Autobus Deshaies Ltee	Laval, Québec	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Frais à être payés: A la Commission 400.00\$

Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.	Frais à être payés: A la Commission 14,500.00\$ A Trentway 14,500.00\$	Attridge Transportation Inc.	Waterdown, Ontario
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.	Frais à être payés: A la Commission 250.00\$ A Trentway 500.00\$	Lewis Piedmont	Montreal, Québec
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.	Frais à être payés: A la Commission 1000.00\$ A Trentway 7500.00\$	111223 Ontario Inc. and Muhammad Anwar Hussain	Toronto, Ontario
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	Plainte: Exploitation sans détention le permis de transport approprié.	Décision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.	Frais à être payés: A la Commission 1000.00\$ A Trentway 7500.00\$	Attridge Transportation Inc.	Waterdown, Ontario

Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.
Frais à être payés:	A la Commission 250.00\$
Plaignant:	Trentway-Waggar Inc. ("Trentway")
Plainte:	Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.
Dossier:	#45473-Re
Hamilton, Ontario	Brenda Densmore
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.
Frais à être payés:	A la Commission 250.00\$
Plaignant:	Trentway-Waggar Inc. ("Trentway")
Plainte:	Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.
Dossier:	#45473-Re
Nunez Victor Orlando Melendez	Rexdale, Ontario
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.
Frais à être payés:	A la Commission 250.00\$
Plaignant:	Trentway-Waggar Inc. ("Trentway")
Plainte:	Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.
Dossier:	#45488-Re
Nunez Victor Orlando Melendez	Hector E. Obando and Elsa M. Obando
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.
Frais à être payés:	A la Commission 100.00\$
Plaignant:	Trentway-Waggar Inc. ("Trentway")
Plainte:	Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.
Dossier:	#45482-Re
Montreal, Quebec	Hector E. Obando and Elsa M. Obando
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.
Frais à être payés:	A la Commission 100.00\$
Plaignant:	Trentway-Waggar Inc. ("Trentway")
Plainte:	Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.
Dossier:	#45493-Re
Plaignant:	Trentway-Waggar Inc. ("Trentway")
Plainte:	Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.
Frais à être payés:	A la Commission 400.00\$
Plaignant:	Trentway-Waggar Inc. ("Trentway")
Plainte:	Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.
Frais à être payés:	A la Commission 500.00\$

<p>Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")</p> <p>Plainte: Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.</p>
<p>Dossier: Dossier #45476-RÉ</p> <p>Atlas Tours Montreal, Québec</p>
<p>Aucun frais à payer</p> <p>Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.</p>
<p>Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")</p> <p>Plainte: Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.</p>
<p>Dossier: Dossier #45470-RÉ</p> <p>Amicac Inc. and Karim A. Issa Montreal, Québec</p>
<p>Frais à être payés: A la Commission 250.00\$ À Trentway 500.00\$</p> <p>Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.</p>
<p>Dossier: Dossier #45494-RÉ</p> <p>Amicac Inc. and Karim A. Issa Montreal, Québec</p>
<p>Frais à être payés: A la Commission 250.00\$ À Trentway 500.00\$</p> <p>Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.</p>
<p>Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")</p> <p>Plainte: Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.</p>
<p>Dossier: Dossier #45476-RÉ</p> <p>Carmencita Amascua Montreal, Québec</p>
<p>Frais à être payés: A la Commission 1500.00\$ À Trentway 3000.00\$</p> <p>Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.</p>
<p>Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")</p> <p>Plainte: Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.</p>
<p>Dossier: Dossier #29214-RÉ</p> <p>Transratio Bus Lines Inc. Peterborough, Ontario</p>
<p>Frais à être payés: A la Commission 1500.00\$ À Trentway 3000.00\$</p> <p>Decision: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.</p>

Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.		
Frais à être payés:	A la Commission par L.P.B.	A la Commission par P.W.	850.00\$
Plaignant:	P.W. Transportation Ltd. ("P.W.")		
Plainte:	Exploitation en contravention du permis de transport détenu.		
Missionssauga, Ontario	L.B. Pearson International Limousine Holdings Inc. ("L.B.P.") Dossier #44820-Re		
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.		
Frais à être payés:	A la Commission	A Asselin	400.00\$
Plaignant:	Asselin Transportation and Storage Limited ("Asselin")		
Plainte:	Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.		
Missionssauga, Ontario	Fort Frances-Rainy River Board of Education Dossier #31813-Re		
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.		
Frais à être payés:	A la Commission	A Palangio	1925.00\$
Plaignant:	Palangio Enterprises (1982) Limited ("Palangio")		
Plainte:	Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.		
Wahlebybury, Ontario	Wahlech Transportation Ltd. Dossier #05540-Re		
Décision:	La Commission ordonne que le service soit arrêté immédiatement.		
Frais à être payés:	A la Commission	A Howard	400.00\$
Plaignant:	Howard		
Plainte:	Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.		

Vous trouvez ci-après des résumés des demandes déposées par des personnes intéressées (i.e., une personne qui a un intérêt économique dans le résultat du dossier) relativement aux articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions (i.e., annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis étou ordonner que l'opération qui cause la contravention arrête.	Trentway-Wagar Inc. Dossier #14198-Re	Peterborough, Ontario
Plaignant: Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")	Frais à être payés: À la Commission 1950.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plainte: Exploitation en contravention de ses permis de transport.	Frais à être payés: À la Commission 5000.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plaignant: Penetanguishene Midland Coach Lines Limited Dossier #18701-Re	Frais à être payés: À la Commission 1950.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plainte: Exploitation en contravention de ses permis de transport.	Frais à être payés: À la Commission 1950.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plaignant: Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC") Dossier #25703-Re	Frais à être payés: À la Commission 1400.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plainte: Exploitation en contravention de son permis de transport.	Frais à être payés: À la Commission 3900.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plaignant: C. Seely's Bus Lines Ltd. Dossier #25703-Re	Frais à être payés: À la Commission 3900.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plainte: Exploitation en contravention de son permis de transport.	Frais à être payés: À la Commission 1400.00\$	Decisions: La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.
Plaignant: Prescott, Ontario		

TOTAL - DEMANDES 216



Demandes régionales par région

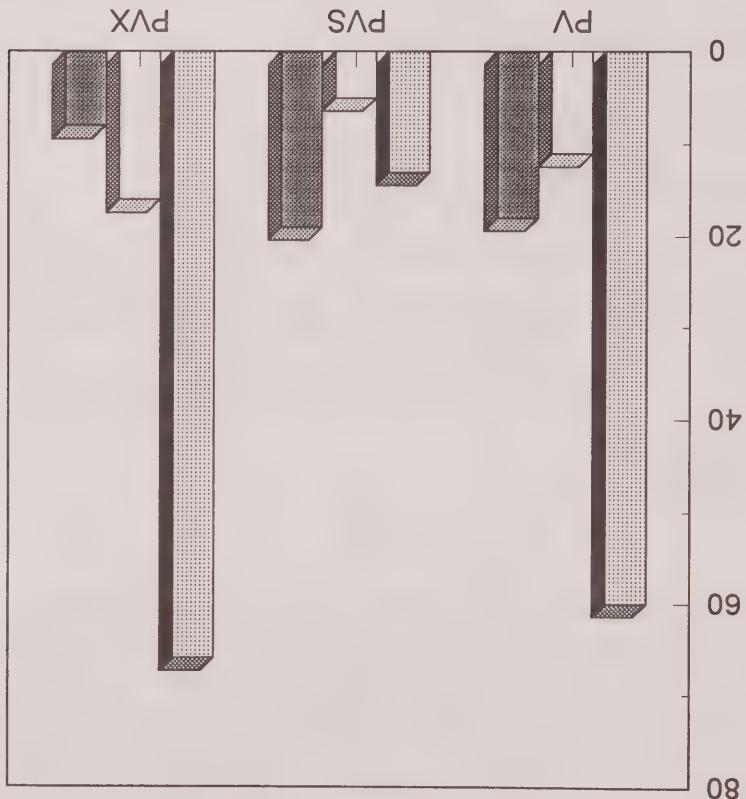
Légende:

- PV Demande de permis de transport de passagers (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)
- PVS Demande de permis de transport scolaire (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)
- PVX Demande de permis de transport extra-provincial par véhicules (entreprises de transport extra-provincial)

à moteur de 1987 (Entreprise de transport extra-provincial)

Demandes de permis présentées en vertu de la partie I de la Loi sur les transports par véhicules

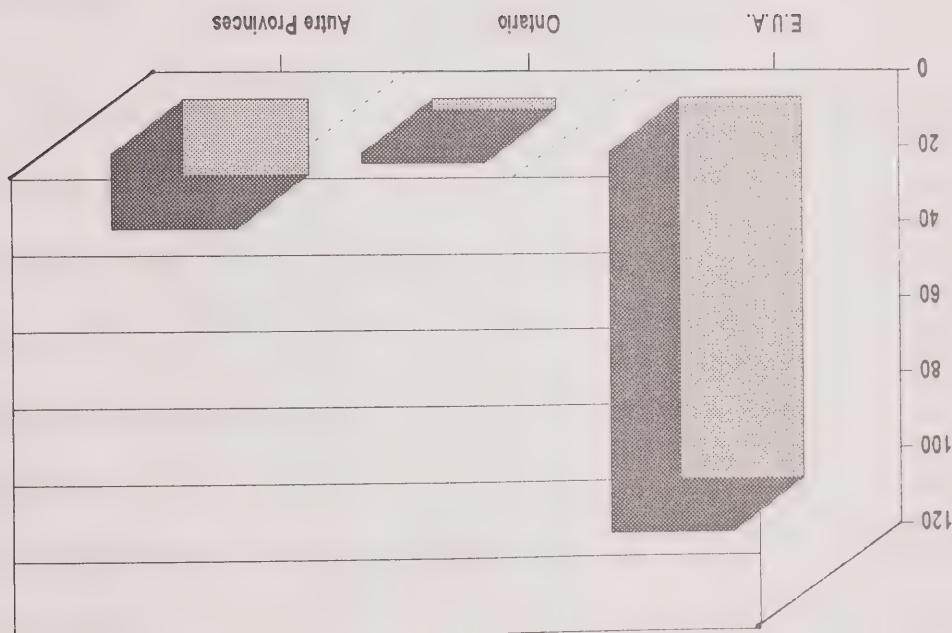
Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
TOTAL	89	37	90	216
Transfer	18	19	8	45
Temporaire	11	5	16	32
Permanent	60	13	66	139



Demandes de permis régulés

Total	124
Autres provinces	20
Ontario	3
E.U.A.	101

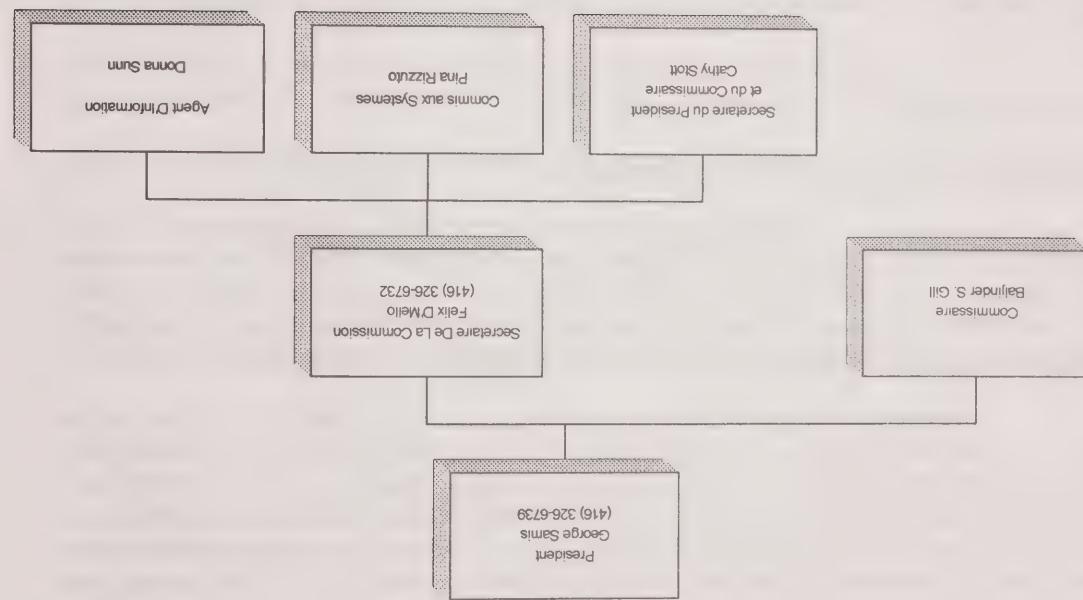
Juridiction d'origine du demandeur



Demandes de permis spéciaux

78,915.00\$	Frais de dépôt
30,695.00	Frais de court
8,929.73	Credits et échange sur argent américain
80.00	Subventions
560.00	Audio-cassettes des audiences
425.00	Photocopies
16,980.00	Permis spéciaux
15,050.00	Oppositions
151,634.73\$	Revenus nets

Comptes recevables pour 1997



**O rganigramme
(À PARTIR DU 31 DÉCEMBRE 1997)**

Message du Président

En 1997, le focus premier de la Commission a été l'adjudication de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun, nommément les pouvoirs de révision et de sanction. Il y a eu moins d'audiences publiques impliquant l'application du test de commodité et nécessité publiques du fait que la majorité des demandes demandait des nouveaux priviléges de nonsément ou des priviléges eux-mêmes prendre l'initiative si ils voulent que la Commission agisse. Les demandes en vertu des articles 10 et 11 ont eu la tendance à venir de la part de petits transporteurs ou de transporteurs régionaux qui ont rapporté des opérations illégales de la part de d'autres montants qui sont dus à la Couronne par les transporteurs qui ont été jugés comme ayant opéré illégalement soit certainement bivenus par la Commission quiconque soit nécessaire de dire que la vaste majorité des transporteurs à qui des frais ont été imposés ont été coopératifs et ont payé au complet les frais imposés.

La Commission continue à être presque entièrement dans son personnel est à temps partiel. Offrir un service amical, efficace et prompt continue à être une priorité majeure pour la Commission et je suis fier de notre dossier en cette matière en 1997.

Les audiences publiques en 1997 ont été concues rapidement et la plupart ont été conduites sans la présence de procureurs ce qui a eu pour effet de réduire substantiellement les coûts totaux pour les participants. De plus, la Commission a réussi sa politique de rendre ses décisions le plus rapidement possible avec une date de l'audience.

Les audiences publiques en 1997 ont été concues en vertu des articles 10 et 11 pour assurer que la Commission peut servir l'intérêt public tout en aidant à continuer en 1998 et je crois que la Commission continue de croire de façon à ce que les utilisateurs et securitairement et que l'industrie continue de croire de façon à ce que les utilisateurs et les fournisseurs de transport interurbain en bénéficient.

George Samis
George Samis
Président

La Commission et ses Membres

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1990, chapitre P.54 et de la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. 1987, L.C. chapitre 35 telle que modifiée par 1989 L.C. chapitre 29, la Commission contrôle l'entretien et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport remuneré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

George Samis	président	Newburgh	Baillinder S. Gill	Ottawa	commissaire
--------------	-----------	----------	--------------------	--------	-------------

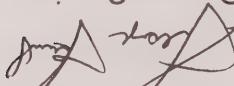
Membres de la Commission (à partir du 31 décembre 1997)

A:

L'Honorable Tony Clement, Ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1997.

Respectueusement,
George Samis
Président



A:

1

B:

L'honorable Hillary M. Weston,
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1997.

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR

Respectueusement,
Tony Clement
Ministre

Table des Matières

1	La Commission et ses membres
2	Message du président
3	Organigramme
4	Comptes recevables pour 1997
5	Demandes de permis spéciaux
6	Demandes de permis réguliers
7	Demandes de permis réguliers par région
8 - 22	Résumés de décisions rendues

RAPPORT ANNUEL 1997

Commission des transports routiers de l'Ontario





